



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

1/2006

114. Jahrgang • Januar - März

Inhaltsverzeichnis

Gefährliche Güter

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

Bern, 20.-23.3.2006, S. 1

Technik

Vier neue CEN-“Normen” (CWA) im Eisenbahnbereich angenommen, S. 5

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Binnenverkehrsausschuss (CTI) – Genf, 7.-9.2.2006 – S. 6
Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“ – Paris, 10.1.2006 – S. 8

Internationaler Eisenbahnverband (UIC)

Rechtsgruppe – Paris, 8.2.2006 – S. 9

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Ausschuss CUI – Bern, 17.1. und 9.3.2006 – S. 9

Rechtsprechung

Bundesgerichtshof (Deutschland) – Urteil vom 3.2.2005 – Umfang der Haftung des Beförderers bei Verlust des Gutes - Nachnahmesendung (Landesrecht) – S. 14

Sonstige Informationen

Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE)

Wien, 23./24.1.2006, S. 15

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Akademie (VDV) Seminar

Frankfurt am Main, 16./17.3.2006, S. 16

Bücherschau

Allégret, Marc, Taïana, Philippe, Transport ferroviaire interne (Eisenbahnbinnenverkehr), Juris-Classeur Transport, Heft 640 (11,2005 – Aktualisierung zum 31.7.2005), S. 16

Bidinger, Helmuth, Personenbeförderungsrecht, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften, fortgeführt von **Rita Bidinger**, unter Mitarbeit von **Ralph Müller-Bidinger**, Ergänzungslieferungen 2/04, Stand Dezember 2004, und 1/05, Stand Dezember 2005, S. 17

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), Eisenbahnrecht. Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, 19. Ergänzungslieferung, Stand 1.6.2005, S. 17

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 18

**Jahresabonnement der Zeitschrift: sFr. 48,-
Bestellungen sind zu richten an:**

Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr
Gryphenhübelweg 30, CH - 3006 Bern
Tel.: + 41 31 359 10 10
Fax: + 41 31 359 10 11
E-mail : info@otif.org
Internet : www.otif.org

1/2006

114. Jahrgang – Januar - März

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Quartalszeitschrift des Zentralamtes
für den internationalen Eisenbahnverkehr in Bern

Der Nachdruck der Abhandlungen und aller vom Zentralamt
verfertigten Übersetzungen ist nur unter genauer Quellenangabe
gestattet. - Die mit Namen gezeichneten Abhandlungen geben nur
die persönliche Auffassung der Autoren wieder.

Gefährliche Güter

Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN

Bern, 20.-23. März 2006

Experten von 26 Regierungen, darunter die Vereinigten Staaten von Amerika, und 16 internationalen Regierungsorganisationen (darunter die Europäische Kommission und die OSShD) oder Nichtregierungsorganisationen (darunter die UIC, der CEN und die IRU) haben unter dem Vorsitz von Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) an den Arbeiten dieser Tagung teilgenommen. Diese Tagung wurde mangels einer ausreichenden Anzahl an offiziellen Dokumenten (15) um einen Tag verkürzt. Sie war durch die Teilnahme von fast 90 Teilnehmern gekennzeichnet, was die zweitbeste Teilnehmerzahl seit Gründung der Gemeinsamen Tagung darstellte. Ein weiterer markanter Punkt bestand in der Schaffung von zwei neuen informellen Arbeitsgruppen (Beförderungen in begrenzten Mengen und BLEVE-Phänomen, s. unten), die außerhalb der Gemeinsamen Tagung zusammenkommen werden, während drei weitere bestehende Arbeitsgruppen (Beförderung von Abfällen, Sicherheitsberater und Überarbeitung des Kapitels 6.2) ihre Arbeiten fortsetzen werden.

Arbeitsgruppe für Normen

Von den 16 von der CEN zur Annahme vorgeschlagenen Normen wurden nur 6 von der Gemeinsamen Tagung angenommen. Die Gemeinsame Tagung konnte sich mangels Konsens innerhalb der Arbeitsgruppe, die außerhalb der Sitzungszeiten tagte, nicht zu den anderen Normen äussern, insbesondere auf Grund einerseits ihrer Vielfältigkeit und andererseits dem Mangel an Übereinstimmung bei ihrer Auslegung. Zusätzliche Erläuterungen sind noch erforderlich.

Tank-Arbeitsgruppe

Die Arbeitsgruppe, die parallel zur Tagung zusammenkam, befasste sich hauptsächlich mit dem BLEVE-Phänomen (Dampfexplosion nach Ausdehnung siedender flüssiger Stoffe) bei der Beförderung von entzündbaren Gasen (s. Zeitschrift 4/2005, S. 56/57). Diese Frage war zuvor Gegenstand einer langen Diskussion im Plenum.

Einige Delegationen erklärten, dass die Sicherheitsvorschriften des RID und des ADR grundsätzlich unter Berücksichtigung der Risiken unter normalen Beförderungsbedingungen und nicht bei eventuellen Unfallsituationen wie einem Brand entwickelt werden sollten. Vorschriften zur Verringerung des BLEVE-Risikos bei einem Brand oder Unfall vorzusehen, würde bedeuten, dass von diesem Grundsatz abgewichen wird und alle

Vorschriften des RID und des ADR auf neuen, wesentlich strengeren Grundlagen überarbeitet werden müssen, und zwar ohne Begründung auf der Basis von Unfalldaten, da die BLEVE-Unfälle in Europa nur selten vorkommen. Andere Delegationen bemerkten, dass die bestehenden Vorschriften bereits Unfallbedingungen berücksichtigen.

Einige Delegationen waren der Auffassung, dass systematisch vorgegangen werden sollte, wenn Arbeiten zu diesem Thema durchgeführt werden müssen, d.h., es müssten alle Unfallarten, die eine Katastrophensituation verursachen können, und nicht nur der Brandfall untersucht werden, und es müssten nicht nur die entzündbaren Gase, sondern auch die giftigen, ätzenden und sonstigen Gase betrachtet werden.

Bezüglich der vorgeschlagenen Lösungen (Sicherheitsventile, Wärmeisolierung) waren einige Delegationen der Auffassung, dass diese Ausrüstungen ebenfalls Probleme bereiten (Entweichen von entzündbaren Gasen, die einen Brand unterstützen können, durch die Ventile; Probleme bei der Überprüfung des Zustandes der mit einer Wärmeisolierung versehenen Tanks; Schwierigkeiten, einen mit einer Wärmeisolierung versehenen Tank zu kühlen) und Risikoanalysen durchgeführt werden sollten.

Es wurde festgestellt, dass die Vorschriften für UN-Tanks diese Ausrüstungen vorsehen, sie gegenwärtig jedoch noch nicht für die RID/ADR-Tanks übernommen wurden, da die Risiken in Zusammenhang mit einer Nutzung dieser Ausrüstungen höher erscheinen als das BLEVE-Risiko.

Die Gemeinsame Tagung bat schließlich die Tank-Arbeitsgruppe, bei der jetzigen Tagung die folgenden Punkte zu prüfen:

- a) verschiedene Schutzmaßnahmen, die für die RID/ADR-Tanks vorgesehen werden können, um die Risiken bei einem Brand oder Unfall unter Berücksichtigung der für die UN-Tanks geltenden Vorschriften zu verringern;
- b) weitere Phänomene, die das BLEVE-Risiko erhöhen können (z.B. Ermüdung auf Grund von Werkstoffverschleiß);
- c) Vor- und Nachteile der in Frage kommenden Maßnahmen.

Auf der Grundlage des Berichtes der Arbeitsgruppe wird die Gemeinsame Tagung entscheiden, ob die künftigen Arbeiten der Tank-Arbeitsgruppe oder einer anderen

Arbeitsgruppe übertragen werden, wobei die Verbände der Einsatzkräfte (CTIF) teilnehmen sollten. Es müssen auch Maßnahmen zur Verringerung der Unfall- und Brandursachen, z.B. strengere Vorschriften für den Bau und den Schutz der Kraftstofftanks aller Fahrzeuge, sowie vorsorgliche Maßnahmen auf der Grundlage von Risikoanalysen ins Auge gefasst werden, wie Streckenbeschränkungen, bei denen die Umfahrung der Ballungsgebiete oder sonstiger Gebiete vorgezogen wird, auch wenn dabei bestimmte Verkehrsträger vorgezogen werden.

Die Gemeinsame Tagung nahm den Antrag der Tank-Arbeitsgruppe an, eine getrennte informelle Arbeitsgruppe für die Vertiefung dieser wichtigen Frage zu bilden. Das von der Tank-Arbeitsgruppe vorgeschlagene Mandat wurde von der Gemeinsamen Tagung insbesondere um Grundsatzfragen erweitert. Es wurde auch bemerkt, dass sich die Arbeiten nicht auf die UN-Nummer 1965 beschränken sollten, sondern auch andere Stoffe, die einen BLEVE verursachen können, umfassen sollten. Darüber hinaus sollten Unfälle, die sich in der Vergangenheit ereignet haben, berücksichtigt und Risikoanalysen durchgeführt werden.

Begrenzte Mengen

Die Regierung Frankreichs beantragte Vorschriften vorzusehen, die es ermöglichen, im Beförderungspapier die in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Güter, die jeweiligen Klassen, die Bruttomasse, den Absender und den Empfänger zu identifizieren, sobald die Beförderung Mengen von mehr als 12 Tonnen (Bruttomasse) dieser Güter betrifft. Die Wagen und Beförderungseinheiten sollten dann mit Großzetteln (Placards) in Rautenform, auf denen die Buchstaben "LQ" (Limited Quantities) angegeben sind, versehen sein.

Die Vertreter des Vereinigten Königreichs, Norwegens, des AISE, des CEFIC und der IRU sprachen sich gegen diesen Antrag aus, indem sie die in anderen Dokumenten aufgeführten Argumente wiederholten, und zwar insbesondere dass der Antrag Frankreichs nicht ausreichend durch Unfallstatistiken begründet sei und die Umsetzung der beantragten Vorschriften zu logistischen Schwierigkeiten und unverhältnismäßigen Kosten für die Industrie führen würde.

Mehrere Delegationen erklärten sich mit der vom Vereinigten Königreich vorgebrachten Kritik zu der von Frankreich durchgeführten Untersuchung betreffend die Berechtigung der Freistellungen der in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Güter nicht einverstanden. Auch wenn diese Untersuchung nicht voll-

ständig sein könne, könne ihr nicht vorgeworfen werden, Zwischenlagerungsbedingungen statt Beförderungsbedingungen darzustellen, da es sich bei allen in den Vorschriften vorgesehenen Prüfungen, sei es für die Klassifizierung, die Verpackungen oder die Tanks, um Laborprüfungen und nicht um Prüfungen unter realen Beförderungsbedingungen handelt. Sie bemerkten, dass keine andere Delegation ähnliche Untersuchungsergebnisse vorgelegt habe, welche die Schlussfolgerungen der von Frankreich durchgeführten Untersuchung wissenschaftlich in Frage stellen.

Mehrere Delegationen waren auch mit dem vom Vereinigten Königreich vorgebrachten Argument nicht einverstanden, dass die von der OECD und PIARC im Zusammenhang mit der Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter in Straßentunneln durchgeführten Arbeiten zeigen würde, dass die in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Güter kein ausreichendes Risiko darstellen, um Gegenstand von Verkehrsbeschränkungen in Straßentunneln zu sein. Sie waren der Meinung, dass die Schlussfolgerung der OECD und PIARC nicht auf einer Risikoanalyse beruht, da eine solche Analyse nicht durchgeführt wurde, und dass die OECD und PIARC mangels einer diesbezüglichen Untersuchung einfach nur den allgemein im ADR für die begrenzten Mengen widergespiegelten Grundsatz der verminderten Gefahr angenommen hatten. Sie bemerkten, dass es bisher den nationalen Behörden freisteht, die Benutzung von Straßentunneln durch Fahrzeuge mit in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern auf der Grundlage von auf nationaler Ebene durchgeführten Risikobewertungen zu regeln oder zu verbieten. Die am 1. Januar 2007 in Kraft tretenden neuen Vorschriften des ADR werden den nationalen Behörden nicht nur die Möglichkeit nehmen, auf diese Weise vorzugehen, sondern ihnen auch verbieten, die Benutzung von Tunneln durch diese Fahrzeuge zu regeln oder zu verbieten, auch wenn eine Risikoanalyse durchgeführt wurde. Sie erachten es demzufolge als überaus wichtig, dass das für begrenzte Mengen anwendbare gegenwärtige System des RID und des ADR dringend überarbeitet wird.

Bezüglich der Harmonisierung mit den anderen verkehrsträgerspezifischen Vorschriften wurde bemerkt, dass die UN-Modellvorschriften, der IMDG-Code und die technischen Anweisungen der ICAO für begrenzte Mengen mit Ausnahme der Auslieferung von für den Verbraucher bestimmten und entsprechend verpackten Gütern in Einzelhandelsgeschäften eine Angabe im Beförderungsdokument vorsehen. Der IMDG-Code sieht ebenfalls eine besondere Kennzeichnung der Beförderungsmittel mit in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern vor.

Mehrere Delegationen bemerkten, dass sie auf Grund der Tatsache, dass die gefährlichen Güter in begrenzten Mengen von den meisten Vorschriften des RID und des ADR freigestellt sind, keine Unfallberichte erhalten. Daher sei es schwierig, Statistiken zu erstellen, jedoch werde in Fachzeitschriften der Einsatzkräfte regelmäßig über Schwierigkeiten berichtet, denen die Einsatzkräfte bei Unfällen mit diesen Gütern ausgesetzt seien.

Andere Delegationen waren der Auffassung, dass es eventuell angebracht wäre, zwischen multimodalen Transporten und rein europäischen Landtransporten zu unterscheiden. Um multimodale Transporte nicht zu behindern, sei es zwingend erforderlich, dass jede neue in das RID/ADR/ADN aufgenommene Vorschrift mit den UN-Modellvorschriften kompatibel ist. Die gegenwärtig im Rahmen des UN-Expertenunterausschusses durchgeführten Arbeiten sollten demnach ebenfalls berücksichtigt werden. So wird zum Beispiel bemerkt, dass das Fehlen von Dokumentationsvorschriften im ADR gegenwärtig zu Problemen führt, wenn einer Straßenbeförderung eine Seebeförderung folgt.

Bezüglich der Dokumentation wurde betont, dass der Absender im Rahmen des CMR-Übereinkommens verpflichtet ist, dem Beförderer die genaue Gefahrenart eines zur Beförderung aufgegebenen Gutes anzugeben (Artikel 22 CMR).

Bezüglich der eventuellen Kennzeichnung der Fahrzeuge wurde bemerkt, dass zurzeit lediglich der IMDG-Code eine Kennzeichnung der Beförderungsmittel vorsieht, das Thema jedoch auch im Rahmen des UN-Expertenunterausschusses beraten wurde und die Schlussfolgerungen dieser Beratungen ebenfalls berücksichtigt werden sollten.

Des Weiteren wurde bemerkt, dass das systematische Anbringen von Großzetteln (Placards) an Wagen und Beförderungseinheiten unerwartete politische Folgen haben könnte, da es in der Öffentlichkeit zu einer übertriebenen Wahrnehmung der vorhandenen Gefahr führen könnte.

Auf Grund der Tatsache, dass die Diskussionen zeigen, dass zahlreiche Delegationen, wenn auch nicht die Darstellung, aber doch die im Antrag Frankreichs vorgetragenen Ideen unterstützen, beantragte die Vertreterin Frankreichs, eine informelle Arbeitsgruppe zu bilden, um diese Frage zu vertiefen. Bei der darauf folgenden Abstimmung wurde dieser Antrag mehrheitlich angenommen (19 Ja-, 4 Nein-Stimmen).

Die Gemeinsame Tagung vereinbarte, dass diese Arbeitsgruppe im Lichte der Diskussionen dieser Sitzung:

- a) die Arbeiten über die Sicherheitsprobleme, die sich durch die gegenwärtigen Beförderungsbedingungen für in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter ergeben, fortführen sollte,
- b) die strittigen Punkte der von INERIS im Auftrag der französischen Regierung durchgeführten Untersuchung klären sollte,
- c) den UN-Modellvorschriften und den Arbeiten im Rahmen des UN-Expertenunterausschusses Rechnung tragen sollte,
- d) die Arbeiten auf die Probleme konzentrieren sollte, die ausschließlich die europäischen Landtransporte betreffen, und Lösungen suchen sollte, die zu keinen Komplikationen oder Behinderungen der multimodalen Transporte führen.

Beförderung von nicht entzündbarem Bitumen

Bezüglich der Klassifizierung von nicht entzündbarem Bitumen, das für das Befüllen und Entleeren bei Temperaturen von mindestens 100 °C verflüssigt und bei Temperaturen von weniger als 100 °C befördert wird, erinnerte die Gemeinsame Tagung daran, dass die Klassifizierung eines Stoffes unter die Verantwortung des Absenders fällt und diese im Verlauf der Beförderung nicht geändert werden kann. Auch wenn dieses Bitumen bei Temperaturen von mindestens 100 °C eingefüllt wird, kann davon ausgegangen werden, dass es den Vorschriften des RID oder des ADR nicht unterliegt, wenn es tatsächlich vom Absender bei Temperatur unter 100 °C zur Beförderung aufgegeben wird und während der Beförderung nicht wieder erhitzt wird. Es obliegt dem Absender sich zu vergewissern, dass diese Bedingungen erfüllt sind.

Bericht über Ereignisse bei der Beförderung gefährlicher Güter

Das Sekretariat der UNECE bemerkte, dass in den vier Jahren, in denen eine Meldepflicht für Ereignisse mit gefährlichen Gütern besteht, ein einziger Bericht betreffend die Straßenbeförderung dem Sekretariat übermittelt worden sei. Daraus lasse sich entweder schließen, dass die Straßentransporte sehr sicher sind oder es im Verlauf der letzten Jahre keine Unfälle gegeben hat oder dass die zuständigen Behörden der Vertragsparteien des ADR der Meinung waren, dass es nicht erforderlich war, die übrigen Vertragsparteien zu

informieren, da keine Lehren aus diesen Unfällen zu ziehen waren.

Mehrere Delegationen erwähnten, dass mehrere Unfallberichte an die zuständigen Behörden ihres Landes übermittelt wurden, es aber als nicht erforderlich erachtet wurde, die anderen Vertragsparteien zu informieren.

Der Vorsitzende bemerkte, dass alle Berichte über Unfälle oder Zwischenfälle von Interesse sein können, und sei es auch nur, um bei Unfällen ohne schwerwiegende Folgen zu zeigen, dass die Vorschriften ein angemessenes Sicherheitsniveau gewährleisten. Er erläuterte seine Gedanken zu einer internationalen Datenbank für alle Unfallberichte und deren Verwendung für statistische Zwecke.

Bemerkung des Sekretariats der OTIF:

Das Sekretariat hat bis heute erst 4 Unfallberichte erhalten, von denen 2 an die Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses zur Bearbeitung weitergeleitet wurden.

Aufnahme von neuen Pflichten für den Entlader und den Empfänger

Es wurde daran erinnert, dass der ursprüngliche Antrag Spaniens (s. Zeitschrift 4/2005, S. 55/56) in seinem Grundsatz von der Mehrheit angenommen worden ist. Der neue Antrag Spaniens war Gegenstand einer langen gegensätzlichen Diskussion.

Um aus dieser Sackgasse zu gelangen, unterbreiteten die Vertreter Deutschlands und Österreichs folgende Anregungen:

- Festlegung der Bereiche, in denen sich die Pflichten des Entladers und des Empfängers überschneiden;
- Aufnahme einer Begriffsbestimmung für "Entlader";
- Festlegung der Pflichten des Entladers und gegebenenfalls des Entleerers und des Reinigers im Falle der Beförderung in Tanks oder in loser Schüttung;
- Entsprechende Änderung der Pflichten des Empfängers.

Die Gemeinsame Tagung äußerte sich nicht im Detail zu der von Spanien beantragten neuen Fassung. Die

Gemeinsame Tagung sprach sich mit 13 Ja- und 8 Nein-Stimmen für den vom Vorsitzenden unterbreiteten Grundsatz aus, einen neuen Beteiligten, nämlich den Entlader, mit einer Begriffsbestimmung und Pflichten aufzunehmen. Die Vertreterin Spaniens wird einen neuen Antrag unterbreiten, in dem die vorgetragenen Bemerkungen und Kommentare berücksichtigt werden.

Verwendung der Begriffe "Befüller", "Verpacker" und "Absender"

Da eine globale Harmonisierung wenig Erfolgsaussichten hat und sich die Konzepte im RID/ADR einerseits und den UN-Modellvorschriften andererseits voneinander unterscheiden, hatte die Gemeinsame Tagung keine Einwände dagegen, dass Österreich dem UN-Expertenunterausschuss einen Antrag unterbreitet, damit in den UN-Modellvorschriften allgemein darauf verzichtet wird, konkrete Pflichten zuzuordnen, und es den Verkehrsträgern überlassen bleibt, diese spezifischen Vorschriften auszuarbeiten.

Sollte der UN-Expertenunterausschuss zu keiner Entscheidung kommen, könnte die Gemeinsame Tagung eine passive Formulierung ins Auge fassen.

Anbringen von Großzetteln (Placards) und orangefarbenen Kennzeichnungen an Tragwagen für die rollende Landstraße und für andere Arten des Huckepackverkehrs

Davon ausgehend, dass das ADR das Anbringen von den RID-Vorschriften entsprechenden Großzetteln (Placards) und orangefarbene Kennzeichnungen an Tragwagen für die rollende Landstraße und für andere Arten des Huckepackverkehrs grundsätzlich nicht verbietet, war die Gemeinsame Tagung der Meinung, dass dies als Kompromiss auf freiwilliger Basis erfolgen könnte, wie es auch für die Straßenbeförderungen, die eine Seebeförderung einschließen, beschlossen wurde.

Die WP.15 wurde gebeten, einen analogen Beschluss auf der Grundlage eines noch zu unterbreitenden Antrags zu fassen.

In diesem Zusammenhang äußerte der Vertreter der UIC die Hoffnung, dass die Eisenbahnen bei dieser Beförderungsart gegebenenfalls von diesen Bezeichnungspflichten freigestellt werden.

Bezeichnung/Anbringen von Großzetteln an Kleincontainern

Der Vorschlag Belgiens, das RID dem ADR anzugleichen, um diese unterschiedlichen Anforderungen zu

harmonisieren, wurde von der Gemeinsamen Tagung begrüßt. Belgien wird dem RID-Fachausschuss einen entsprechenden Antrag unterbreiten.

Im Zusammenhang mit den Kleincontainern regte der Vertreter Norwegens an, die für diese Umschließungsmittel (z.B. als Behälter oder Umverpackung) anwendbaren Vorschriften insgesamt zu überarbeiten.

Leitfaden für die Berechnung von Risiken

Die Gemeinsame Tagung nahm von der Annahme dieses Leitfadens durch den RID-Fachausschuss Kenntnis. Da dieser Leitfaden allgemein für alle Verkehrsträger erstellt wurde, bat sie die WP.15, die Anwendung dieses Leitfadens wie im RID auch im Straßenverkehr auf freiwilliger Basis ins Auge zu fassen.

Bericht der informellen Arbeitsgruppe betreffend die Prüfung des Sicherheitsberaters

Die bei der letzten Tagung offen gebliebenen Fragen (s. Zeitschrift 4/2005, S. 56/57) waren Gegenstand einer langen Diskussion. Es wurde schließlich vereinbart, eine kleine Arbeitsgruppe mit dem folgenden allgemeinen Mandat zu bilden:

Ziel: Erzielen eines harmonisierten Prüfungsniveaus unter Bezugnahme des Kenntnisstandes, den der Sicherheitsberater auf der Grundlage dieser Prüfung haben muss, um die ihm obliegenden Prüfungen durchführen zu können.

Zu diesem Zwecke könnten der Austausch von Fragenkatalogen und Fallstudien als Grundlage für diese Harmonisierung der Prüfungsanforderungen dienen. (Übersetzung)

Technik

Vier neue CEN-„Normen“ (CWA) im Eisenbahnbereich angenommen

In der Zeitschrift 3/2005 wurde über die aktive Beteiligung des Sekretariates an der Ausarbeitung neuer CEN Workshop Agreements (CWA) genannten CEN-„Normen“ im Eisenbahnbereich berichtet.

Die öffentlichen Anhörungen der betroffenen Parteien sind nun abgeschlossen. Zuerst bestand kein Konsens unter den betroffenen Parteien zum Vorschlag

betreffend die Kundenkodierung. Nach einer Überarbeitung erfolgte eine zweite Anhörungsrunde. Alle vier CWA wurden nun von den betroffenen Parteien, die am Workshop teilnahmen, angenommen. Sie werden offiziell von der CEN im „EN“ (Euro-Norm) Format veröffentlicht werden und danach in Kraft treten.

Die Titel dieser CWA lauten:

- Code der Kunden in der Eisenbahntransportkette;
- Code der Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und anderen Unternehmen in der Eisenbahntransportkette;
- Code der Eisenbahnstandorte;
- Nummerierung und Codesystem für Züge.

Die vier CWA sind unter der OTIF-Homepage unter Technik/Zulassung, Register Rollmaterial¹ einsehbar. Zurzeit sind die CWA nur in englischer Sprache verfügbar.

Jede CWA beschreibt eine Codestruktur zur eindeutigen und einmaligen Identifizierung der betreffenden Einrichtung/des betreffenden Gegenstands.

Die festgelegten Codestrukturen entsprechen den Anforderungen und der Vorstellung der EU TAF-TSI (Telematikanwendungen Fracht). Die Codi können in verschiedenen Anwendungen und für unterschiedliche Zwecke verwendet werden (Dokumente, Nachrichten, Markierung usw.). Bei ihrer Ausarbeitung wurde nicht nur der Frachtverkehr, sondern auch der Personenverkehr berücksichtigt. Eine EU TAP-TSI für den Personenverkehr ist geplant, doch hat die Europäische Eisenbahnagentur (EEA) noch nicht mit der Ausarbeitung begonnen.

Die Codestrukturen sind ausreichend flexibel, um dem in den kommenden Jahrzehnten zu erwartenden Bedarf an Codi durch die OTIF, einschließlich des EU-Binnenmarktes, und deren Zusammenarbeit mit Staaten, die nicht Mitglied der OTIF sind, zu erfüllen.
(Übersetzung)

1 www.otif.org/html/d/tech_admin_registre_mr2003.php

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Binnenverkehrsausschuss (CTI)

68. Tagung

Genf, 7.-9. Februar 2006

Wie gewöhnlich nahm die OTIF an der jährlichen Tagung des Binnenverkehrsausschusses der ECE/UNO, die dieses Jahr vom 7. bis 9. Februar 2006 in Genf stattfand, teil.

Zwei Themen, die für die OTIF von besonderem Interesse sind, standen auf der Tagesordnung dieser 68. Tagung des Binnenverkehrsausschusses, nämlich die **Erleichterung beim Grenzübertritt** für Güter und Reisende im Eisenbahnverkehr sowie die **Harmonisierung** der Rechtssysteme CIM und SMGS, einschließlich der Harmonisierung der Beförderung gefährlicher Güter.

Im Verlauf dieser Tagung befassten sich nicht weniger als fünf Unterorgane des Binnenverkehrsausschusses in der einen oder anderen Form, unter dem einen oder anderen Gesichtspunkt mit diesen Fragen:

- die Arbeitsgruppe zur Prüfung der Tendenzen und der Verkehrswirtschaft (WP.5) im Zusammenhang mit dem Workshop „Verkehrsverbindungen Europa-Asien – Reaktionen der Nutzer“, der im September 2005 stattfand,
- die Arbeitsgruppe „Eisenbahnen“ (SC.2) im Rahmen der Vorbereitung der internationalen Konferenz über den Grenzübertritt im Eisenbahnverkehr,
- die Arbeitsgruppe „Intermodale Beförderungen und Logistik“ (WP.24) im Zusammenhang mit der Wirksamkeit des intermodalen Verkehrs in einem paneuropäischen Kontext und im Zusammenhang mit dem Follow-up des Ministerrates der CEMT (Moskau, Mai 2005),
- die Arbeitsgruppe „Zollfragen, die den Verkehr betreffen“ (WP.30) im Zusammenhang mit der

Ausarbeitung einer neuen Anlage zum Harmonisierungsübereinkommen von 1982,

- die Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) im Hinblick auf eine engere Zusammenarbeit mit der OSShD zu Zwecken der Harmonisierung der Anlage 2 des SMGS mit dem ADR, dem RID und dem ADN.

Anlässlich der Prüfung der Fragen betreffend die **Eisenbahnbeförderung** betonte die Vertreterin der OTIF insbesondere die Tatsache, dass die OTIF jegliche Initiative zur Finalisierung der beiden im Rahmen der Vorbereitung der internationalen Konferenz über die Erleichterung beim Grenzübertritt im internationalen Eisenbahnverkehr ausgearbeiteten Entwürfe von Rechtsinstrumenten (neuer Anhang 9 zum Übereinkommen von 1982 im Bereich des Güterverkehrs und neues Abkommen nach dem Vorbild des Abkommens von 1952 im Bereich des Personenverkehrs) unterstützen werde. Sie versicherte darüber hinaus dem Binnenverkehrsausschuss, dass die OTIF weiterhin aktiv zu den laufenden Arbeiten beitragen und sich dafür einsetzen werde, dass die gewünschte Erleichterung eine konkretere Form annehme, dies im Sinne der Vorschläge, die die OTIF im Verlauf der Arbeiten zu diesen beiden Entwürfen unterbreitet hat (s. hierzu Zeitschrift 3/2005, S. 42 und 4/2005, S. 64/65).

In diesem Zusammenhang unterstützte der Binnenverkehrsausschuss die Bemühungen im Hinblick auf eine Erleichterung des Grenzübertritts im internationalen Eisenbahnverkehr und rief alle beteiligten Parteien dazu auf, die Finalisierung der beiden neuen Rechtsinstrumente zu beschleunigen. Er betonte darüber hinaus die Bedeutung einer engen Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Arbeitsgruppen für die Ausarbeitung der beiden Entwürfe; zu diesem Zwecke schlug er eine gemeinsame Tagung der Arbeitsgruppen vor. Schließlich wiederholte er seine Unterstützung zur Organisation der internationalen Konferenz und unterstrich dabei, dass deren Wirkung verstärkt würde, wenn die beiden neuen Rechtsinstrumente vorher von den zuständigen Arbeitsgruppen des Binnenverkehrsausschusses angenommen werden könnten.

Unter dem Punkt, der den **intermodalen Beförderungen und der Logistik** gewidmet war, legte die Vertreterin der OTIF erneut Wert auf die Feststellung, dass die Harmonisierung der Rechtssysteme CIM und SMGS einen der Hauptpunkte der Zusammenarbeit zwischen OTIF und OSShD bildete und auch weiterhin bilden wird (s. Zeitschrift 4/2005, S. 64/65 sowie Zeitschrift 3/2005, S. 42). Sie informierte den Binnenverkehrsausschuss kurz über die vom CIT und der

OSShD mit der aktiven Beteiligung der OTIF unternommenen Arbeiten betreffend den einheitlichen Frachtbrief „CIM/SMGS“, wobei diese Arbeiten, an denen sich die OTIF auch 2006 aktiv beteiligen wird, einen Schwerpunkt im Jahre 2005 bildeten.

In diesem Bereich nahm der Binnenverkehrsausschuss von den Strategieelementen und den Verfahren Kenntnis, die gemäß WP.24 langfristig den Eckstein der internationalen Tätigkeiten im Hinblick auf die Überwindung der Interoperabilitätsprobleme und der Verwaltungsprobleme an den Grenzübergangspunkten, die der Wirksamkeit des Eisenbahnverkehrs und des intermodalen Ost-West-Verkehrs schaden, bilden sollten.

Im Rahmen der Beratungen zum Thema der **Erleichterung des Grenzübertritts** wurde erneut die Bedeutung einer engen Zusammenarbeit zwischen WP.30, SC.2 und WP.24 bei der Ausarbeitung der neuen Anlage 9 zum Übereinkommen von 1982 unterstrichen. Aus diesem Grunde empfahl der Binnenverkehrsausschuss erneut, eine gemeinsame Tagung insbesondere von WP.30, SC.2 und WP.24, mit Teilnahme der OTIF und der OSShD, im Hinblick auf die Finalisierung des Textes der Anlage 9 durchzuführen.

Der Binnenverkehrsausschuss nahm außerdem den geänderten Text des Übereinkommens über ein internationales Zolltransitverfahren für mit einem SMGS-Frachtbrief auf der Schiene beförderten Güter an. Ursprünglich vom Binnenverkehrsausschuss anlässlich seiner jährlichen Tagung im Februar 2005 angenommen (s. Zeitschrift 1/2005, S. 10), wurden einige Bestimmungen des Übereinkommens geändert, um den vom Rechtsdienst der UNO vorgeschlagenen Änderungen Rechnung zu tragen, wodurch der Generalsekretär der UNO Depositär des Übereinkommens werden kann. Das Übereinkommen wird in Genf für eine Dauer von einem Jahr ab dem 1. Juni 2006 zur Unterschrift aufgelegt sein. Es tritt sechs Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, an dem fünf Vertragsstaaten des SMGS das Übereinkommen ohne Vorbehalt unterzeichnet haben oder ihre Ratifizierungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben.

Bezüglich der Beförderung **gefährlicher Güter** nahm der Binnenverkehrsausschuss von der Bemerkung des Vertreters der Niederlande Kenntnis, der diesbezüglich von Österreich und Belgien unterstützt wurde, wonach 80 % der in den verschiedenen internationalen Rechtsinstrumenten, die im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter für jeden der fünf Verkehrsträger anwendbar sind, enthaltenen Vorschriften multimodaler Art sind. Aus diesem Grunde würde die Ausarbeitung eines Übereinkommens zur internationalen multimodalen Beförderung gefährlicher Güter die Arbeitslast der

verschiedenen internationalen und regionalen Organisationen, die gegenwärtig bedeutende Mittel für die Anpassung ihrer Rechtsinstrumente an die UN-Modellvorschriften investieren, bedeutend verringern. Diese internationalen oder regionalen Organisationen könnten sich dann auf die verbleibenden 20 % an verkehrsträgerspezifischen Vorschriften konzentrieren (s. hierzu Zeitschrift 4/2005, S. 64/65).

Der Binnenverkehrsausschuss genehmigte darüber hinaus den Antrag der WP.15 betreffend die Aufnahme von Beratungen mit der OTIF und der OSShD, um die Möglichkeiten einer engeren Zusammenarbeit mit der OSShD im Hinblick auf die Harmonisierung der Anlage 2 des SMGS mit dem ADR, dem RID und dem ADN zu untersuchen (s. Zeitschrift 4/2005, S. 57/58). (Übersetzung)

Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“

59. Tagung

Paris, 10. Januar 2006

Die zweite gemeinsame Tagung (sog. „back to back“-Tagung, s. Zeitschrift 4/2004, S. 90) der Gruppen „Eisenbahnen“ der ECE/UNO und der CEMT fand am 10. und 11. Januar 2006 in Paris unter dem Vorsitz von Herrn Croccolo (Italien) statt.

In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, dass diese Tagung von November 2005 auf Januar 2006 verschoben wurde, insbesondere auf Grund der Tatsache, dass die 7. Generalversammlung der OTIF an den schließlich Ende November 2005 für die gemeinsame Tagung der beiden Arbeitsgruppen festgelegten Daten tagte.

Delegierte aus 17 der 55 Mitgliedstaaten der ECE/UNO nahmen an der 59. Tagung der Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“ (SC.2) der ECE/UNO teil. Vertreter des Projektes für eine transeuropäische Eisenbahn, der Europäischen Kommission, der CEMT, der OSShD und der UIC sowie eine Vertreterin der OTIF nahmen ebenfalls an der Tagung teil.

Die Arbeitsgruppe hat unter anderem die folgenden Fragen behandelt, die regelmäßig auf ihrer Tagesordnung erscheinen: Sicherheit und Sicherung im Eisenbahnverkehr, Untersuchung der Lage der Eisenbahnen in den Mitgliedstaaten, Festlegung der Kapazität der Eisenbahninfrastruktur, einschließlich der Aspekte betreffend die Nutzungsgebühren, Produktivität des

Eisenbahnverkehrs, Erleichterung des Grenzübertritts im internationalen Eisenbahnverkehr, Interoperabilität und Harmonisierung der Bedingungen zwischen unterschiedlichen Eisenbahnverkehrssystemen, europäisches Übereinkommen über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC) und TER-Projekt.

Bezüglich der **Erleichterung des Grenzübertritts** im internationalen Eisenbahnverkehr betraf die Diskussion im Wesentlichen die Vorbereitung der internationalen Konferenz, die 2006 unter der Ägide der ECE/UNO stattfinden soll sowie die beiden Textentwürfe (Anlage 9 zum „Harmonisierungsübereinkommen von 1982“ betreffend den Güterverkehr und neues Abkommen betreffend den Personenverkehr), die im Rahmen der Vorbereitungsarbeiten zu dieser internationalen Konferenz ausgearbeitet wurden (s. diesbezüglich Zeitschrift 4/2005, S. 65/66).

Die Vertreterin der OTIF betonte insbesondere die Tatsache, dass die von ihrer Organisation im Verlauf der Sitzungen zur Vorbereitung der internationalen Konferenz unterbreiteten Vorschläge das Ziel verfolgten, den Beratungen einen starken Impuls zu verleihen, neue Ideen einzubringen und innerhalb der Ministerien und Verwaltungen den Anstoß zu Diskussionen über weiter reichende Schritte im Hinblick auf die Erleichterung des Grenzübertritts im Eisenbahnverkehr zu geben. Sie erklärte darüber hinaus der Arbeitsgruppe das Konzept, das der Generaldirektor im September 2005 der Arbeitsgruppe „Intermodale Beförderungen und Logistik“ der ECE/UNO vorgestellt hatte (s. Zeitschrift 3/2005, S. 42).

Das Sekretariat der ECE/UNO äußerte Zweifel daran, dass die internationale Konferenz wie ursprünglich vorgesehen im Frühjahr 2006 stattfinden kann, dies aus zwei wichtigen Gründen. Einerseits hätte sich bis zu dem Tag, an dem die Tagung der Arbeitsgruppe stattfindet, kein Staat bereit erklärt, die internationale Konferenz auszurichten. Andererseits müssten die beiden Textentwürfe vorher hinsichtlich ihres Inhalts von den beiden zuständigen Arbeitsgruppen (WP.30 und SC.2) geprüft und beraten werden.

Die Arbeitsgruppe war schließlich der Meinung, dass die Wirkung der internationalen Konferenz stärker wäre, wenn die beiden Textentwürfe anlässlich der internationalen Konferenz angenommen werden könnten. Die beiden Textentwürfe werden allen Mitgliedstaaten der ECE/UNO übermittelt, damit diese Stellung nehmen und sich bezüglich ihres eventuellen Beitritts zu den beiden Übereinkommen anlässlich der internationalen Konferenz äußern können. Die Arbeitsgruppe wird die eingegangenen Antworten bei ihrer nächsten Tagung im

November 2006 prüfen. In der Zwischenzeit wurde die Arbeitsgruppe „Zollfragen, die den Verkehr betreffen“ (WP.30) der ECE/UNO gebeten, den neuesten Text des Entwurfs einer Anlage 9 zum Übereinkommen von 1982 schnellstmöglich zu prüfen.

Bezüglich der **Interoperabilität und der Harmonisierung der Bedingungen zwischen unterschiedlichen Eisenbahnverkehrssystemen** hob die Vertreterin der OTIF insbesondere die Zusammenarbeit zwischen OTIF und OSShD, die sich 2005 auf der Grundlage des zwischen der Leitung des Zentralamtes und dem Komitee der OSShD vereinbarten Plans gemeinsamer Handlungen / Arbeiten fortsetzte, hervor (s. Zeitschrift 1/2005, S. 11). Sie informierte darüber hinaus die Arbeitsgruppe über die vom CIT und der OSShD bezüglich des einheitlichen Frachtbriefs „CIM/SMGS“ durchgeführten Arbeiten, an denen die OTIF sehr stark beteiligt war (s. Zeitschrift 4/2005, S. 66) und die sie weiterhin aufmerksam verfolgen wird. Schließlich informierte sie die Arbeitsgruppe über den von der 7. Generalversammlung der OTIF angenommenen Beschluss betreffend die Übernahme der Aufgabe des Sekretariates der Aufsichtsbehörde gemäß dem Vorentwurf des Protokolls betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials zum Übereinkommen von Kapstadt und die Umsetzung des COTIF-Zulassungssystems (Anhänge F und G zum COTIF 1999) (s. Zeitschrift 4/2005, S. 48 ff.).
(Übersetzung)

Internationaler Eisenbahnverband (UIC)

UIC-Rechtsgruppe

Informationstagung

Paris, 8. Februar 2006

Die Tagung bot dem Vertreter der OTIF Gelegenheit, in einem Referat und in der Diskussion verschiedene Probleme im Zusammenhang mit dem bevorstehenden Inkrafttreten des Protokolls von Vilnius zu behandeln und Fragen zu beantworten. Die Fragen betrafen Themen wie z. B. welche Ratifikationen wann erwartet werden können, den Beschluss der Generalversammlung betreffend die Rechtsfolgen, wenn nicht alle Mitgliedstaaten der OTIF rechtzeitig ratifizieren, und die Bemühungen der OTIF im Bereich der Harmonisierung von EU-Recht und OTIF-Recht, insbesondere im Bereich der Technik.

Der Leiter der Rechtsabteilung der UIC, Herr Jean-Pierre Lehman, präsentierte in zwei Referaten den Entscheid des EuGH zur Frage der Vereinbarkeit der Verordnung 261/2004 vom 11.02.2004 und des Übereinkommens von Montreal (Klage der IATA und der ELFAA, die die Low Cost Carrier vertritt) und ging dann ausführlich auf die Probleme im Zusammenhang mit dem Übergang vom RIV-Regime zu einem neuen System des Wagenrechts ein.

Frau Delphine Brinkmann-Salsedo (Rechtsberaterin der CER) berichtete über die neuesten Entwicklungen in Brüssel und betonte dabei, dass die GD TREN besonders im Bereich der Passagierrechte weiterhin aktiv bleibe und auch im Bereich der Qualität des Güterverkehrs künftige Aktionen keineswegs auszuschließen sind.

Frau Isabelle Oberson, die im CIT für Fragen der Passagierrechte und die Nutzung der Infrastruktur zuständig ist, berichtete über den Stand der Arbeiten zur Vorbereitung des Inkrafttretens des Protokolls von Vilnius, insbesondere die Bemühungen um die allgemeinen Geschäftsbedingungen im Bereich der Nutzung der Infrastruktur.

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Ausschuss CUI

Bern, 17. Januar und 9. März 2006

Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Infrastrukturnutzung - Haftungsbestimmungen

Die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (Anhang E zum COTIF 1999, CUI) regeln das zivilrechtliche Verhältnis zwischen den Parteien des Nutzungsvertrags, dem Beförderer und dem Infrastrukturbetreiber (s. Zeitschrift 6/1999, S. 470-499)¹. Schwerpunkt der Regelung ist die gegenseitige Haftung der Vertragsparteien. Es handelt sich um gesetzliche Vertragshaftung, die Haftungsbestimmungen sind zwingend, jedoch mit Ausnahme von Schäden durch Verspätungen und Betriebsstörungen. Im Übrigen

¹ Der Text der CUI samt Erläuterungen ist ebenfalls auf der Website der OTIF www.otif.org veröffentlicht (s. Veröffentlichungen, COTIF 3.6.1999)

bleibt es den Vertragsparteien unbenommen, ihre vertraglichen Beziehungen frei zu gestalten.

Es besteht von beiden Seiten ein Interesse an einer Standardisierung ihrer vertraglichen Beziehungen in Form von Allgemeinen Geschäftsbedingungen, da dies den Vertragsabschluss erleichtert und Kosten spart. Da es sich um einen neuen Bereich handelt, es an Erfahrungen mangelt und die wirtschaftliche Position beider Seiten unterschiedlich ist, ist das Ziel - ausgewogene Vertragsbedingungen – nicht leicht zu erreichen.

Nachdem zunächst die Verbände der Beförderer und der Betreiber ihren jeweiligen Vorstellungen entsprechend je ein eigenes Dokument vorbereitet haben (CIT/UIC-Entwurf für Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Infrastruktur – AGB-I einerseits und RailNetEurope Standard Contract of Use of Infrastructure andererseits), sind sie nun dabei, standardisierte Vertragsbedingungen gemeinsam zu entwickeln. Nach einem zu diesem Thema am 13. Juni 2005 in Brüssel von der Europäischen Kommission veranstalteten Workshop standen sie unter Handlungszwang, wenn sie eine Einschränkung ihrer Vertragsfreiheit durch eine zusätzliche Regelung seitens der Institutionen der EG vermeiden wollten.

Zur Unterstützung des Generalsekretariates des CIT bei seinen Verhandlungen mit der RNE wurde ein Ausschuss CUI gebildet. Er trat seit Oktober 2005 bereits fünfmal in Bern zusammen, zuletzt am 9. März 2006. Die OTIF war in allen Sitzungen durch eine Mitarbeiterin des Sekretariates vertreten. Grundlage für die noch nicht abgeschlossenen Beratungen stellt ein Entwurf für „European General Terms and Conditions of Use of the Railway Infrastructure“ („European GTC“) dar. Das Grunddokument wurde von der RNE erstellt, wobei sich das CIT der Aufgabe angenommen hat, die Haftungsbestimmungen auszuarbeiten. Diese bildeten bisher den Hauptgegenstand der Beratungen im Ausschuss CUI.

Im Laufe der Arbeit des Ausschusses, insbesondere bei seiner 4. und 5. Sitzung (17.1. und 9.3.2006), sind einige Fragen betreffend die Auslegung der CUI aufgetaucht. Das Sekretariat der OTIF nahm zu den vom CIT formulierten Fragen Stellung wie folgt.

Artikel 8 § 1 Buchst. c) CUI

Frage des CIT: „Dieser Artikel sieht die Haftung des Infrastrukturbetreibers (IB) für sämtliche Vermögensschäden vor, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer (Eisenbahnverkehrsunternehmen, EVU) Entschä-

digungen gemäß den ER CIV und CIM zu leisten hat. Darüber hinaus sieht Artikel 23 CUI vor, dass der IB die Rechtmäßigkeit einer auf Grund der ER CIV/CIM geleisteten Zahlung nicht bestreiten kann, wenn die Entschädigung gerichtlich festgesetzt worden ist. Sind alle vom Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Grundlage eines CIV/CIM-Vertrages geleisteten Entschädigungen, einschließlich der Entschädigungen, die sich aus besonderen Vereinbarungen, die über die gesetzlichen Pflichten hinausgehen (die gemäß Art. 5 CIV/CIM, 33 § 6 CIM, 34 oder auch 35 CIM möglich sind) und jenen, die sich aus der Anwendung des Landesrechtes ergeben (z.B. gemäß Art. 30 § 2 CIV) durch diesen Artikel abgedeckt?“

Antwort: Durch diesen Begriff sind abgedeckt

- Entschädigungen gemäß zwingenden Haftungsbestimmungen der ER CIV und CIM,
- darüber hinausgehende Entschädigungen, wenn die Haftung gemäß Artikel 5 CIV oder CIM erweitert wurde, nur dann, wenn der Betreiber der Haftungserweiterung zugestimmt hat.

Im gleichen Sinne ist der in Artikel 23 CUI verwendete Ausdruck „auf Grund der ER CIV oder der ER CIM geleistete Zahlung“ zu verstehen. Wenn der Betreiber durch eine Streitverkündung die Möglichkeit erhält, dem Rechtsstreit über eine Entschädigung aus einem Beförderungsvertrag CIV oder CIM beizutreten, wird es hinsichtlich der über zwingende Haftungsbestimmungen hinausgehenden Klageforderungen darauf ankommen, ob der Betreiber der Haftungserweiterung gemäß Artikel 5 CIV oder CIM zugestimmt hat oder nicht: Wenn er der Haftungserweiterung nicht zugestimmt hat, kann er als Nebenintervenient nur hinsichtlich der Entschädigungen gemäß zwingenden Haftungsbestimmungen auftreten und nur hinsichtlich derer kann er dann die Rechtmäßigkeit der gerichtlich festgesetzten Entschädigung nicht bestreiten. Darüber hinaus gehende Forderungen können in diesem Falle nur den Beförderer selbst betreffen.

Unter die Entschädigungen gemäß zwingenden Haftungsbestimmungen der ER CIV fällt auch der Schadenersatz bei Tötung und Verletzung von Reisenden, und zwar unabhängig davon, dass sich die Höhe des zu leistenden Schadenersatzes nach Landesrecht richtet. Die Höhe des Schadenersatzes wird gemäß Artikel 30 § 2 CIV überall dort unbeschränkt sein, wo das betreffende Landesrecht keine Höchstgrenze vorsieht. In den Mitgliedstaaten, in denen eine Höchstgrenze des zu leistenden Schadenersatzes festgelegt ist, wird entweder die Mindestgrenze gemäß Artikel 30 § 2 CIV (175 000

SZR), wenn das Landesrecht eine niedrigere Grenze vorsieht, oder die im Landesrecht vorgesehene Höchstgrenze, wenn diese höher liegt, angewendet. In allen diesen Fällen handelt es sich um Entschädigungen gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV im Sinne des Artikels 8 § 1 Buchst. c) CUI.

In den Mitgliedstaaten, die eine Erklärung zur Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden gemäß Artikel 2 CIV abgegeben haben, werden die Bestimmungen der ER CIV über die Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden auf Unfälle eigener Bürger und Anwohner nicht angewendet, wenn sich der Unfall auf dem Gebiet dieser Staaten ereignet hat. In diesen Fällen werden also keine Entschädigungen gemäß den ER CIV, sondern Entschädigungen gemäß Landesrecht geleistet. Diese sind durch Artikel 8 § 1 Buchst. c) CUI nicht abgedeckt. Solche Erklärungen haben in Bezug auf die ER CIV 1999 Österreich und Lettland abgegeben².

Bei der Vereinbarung, die der Beförderer mit seinem Kunden gemäß Artikel 16 § 1 CIM über die Lieferfrist trifft, muss selbstverständlich beachtet werden, welche Möglichkeiten die Infrastruktur bei einwandfreiem Betrieb bietet. Ein Beförderer, der z.B. eine unrealistische Lieferfrist vereinbart, was eine Entschädigungsleistung gegenüber dem Kunden nach sich zieht, hat also keinen Rückgriff gegen den Betreiber. Ähnlich verhält es sich bei Vereinbarungen des Beförderers mit seinen Kunden gemäß Artikel 34 (Wertangabe) und 35 (Angabe des Interesses an der Lieferung). Der Beförderer darf mit seinen Kunden – auch bei wertvolleren Gütern, mit einer Angabe gemäß Artikel 34 oder 35 – eine Lieferfrist vereinbaren, die beim einwandfreien Funktionieren der gegebenen Infrastruktur eingehalten werden kann, ohne den Betreiber in jedem Einzelfall einbeziehen zu müssen, um seinen Rückgriffsanspruch sicher zu stellen.

Zusammengefasst: Um im vollen Umfang entsprechend der gemäß einer Vereinbarung der Vertragsparteien des Beförderungsvertrags geleisteten Entschädigung zu haften, müsste der Infrastrukturbetreiber der Haftungserweiterung gemäß Artikel 5 CIV/CIM zustimmen; er muss hingegen nicht in jede Vereinbarung gemäß Artikel 16 § 1, 34 oder 35 CIM einbezogen werden.

2 s. Website der OTIF, Veröffentlichungen, COTIF (3.6.1999), Stand der Unterzeichnungen, Ratifizierungen, Genehmigungen, Beitritte und Inkrafttreten

Artikel 8 § 4 CUI

Frage des CIT: „Dieser Artikel räumt den Vertragsparteien die Möglichkeit ein, besondere Vereinbarungen bezüglich der Schäden zu treffen, die durch Verspätung oder Betriebsstörungen entstehen. Sind die dem Kunden des EVU geleisteten Entschädigungen für Verspätungen gemäß den ER CIV/CIM zwingend in Abs. 1, Buchst. c) eingeschlossen, wenn die Parteien nicht zu einer Vereinbarung gemäß Artikel 8 § 4 gelangen?“

Antwort: Die Haftung des Betreibers für Vermögensschäden, die dem Beförderer durch Verspätung oder Betriebsstörung entstehen, ist in Artikel 8 § 4 der Parteienvereinbarung überlassen. Da durch eine Verspätung oder Betriebsstörung entstandene Schäden (nicht ausschließlich, aber auch) von Artikel 8 § 1 Buchst. c) erfasst sind (so etwa Entschädigungen gemäß Artikel 32 CIV/33 CIM), stellt sich die Frage nach dem Verhältnis beider Bestimmungen. Hierzu gibt es unterschiedliche Auffassungen. Die erste geht davon aus, dass Buchstabe c) in Artikel 8 § 1 im Gegensatz zu Buchstaben a) und b) in Bezug auf Schäden durch Verspätung oder Betriebsstörung eine dispositive Bestimmung enthält. Dementsprechend kann die Vereinbarung der Parteien in verschiedene Richtungen gehen: den gesetzlichen Anspruch gemäß Buchst. c) vertraglich ausschließen, einschränken oder im Gegenteil eine über § 1 Buchst. c) hinausgehende Haftung vereinbaren, um etwa die sich aus der Verspätung oder Betriebsstörung ergebenden zusätzlichen Betriebskosten des Beförderers (z.B. wegen Überzeit des Lokführers) abzudecken. Dieser Standpunkt wurde in der Stellungnahme des Sekretariates der OTIF vertreten.³ Die zweite Auffassung beschränkt die in Artikel 8 § 4 erfassten Vermögensschäden auf sog. „direkte Vermögensschäden“, d.h. solche, die direkt in der Sphäre der betroffenen Vertragspartei (Betriebsmehrkosten) entstanden sind und die nicht mit Personen- oder Sachschäden zusammenhängen („reine Vermögensschäden“)⁴, während § 1 Buchst. c) „indirekte Vermögensschäden“, d.h. Schäden, die ursprünglich bei einem Dritten (in diesem Fall bei den Kunden der Beförderung) entstanden sind, abdeckt. Der Ausschuss CUI schloss sich schließlich dieser zweiten Auffassung an.

3 s. auch Abhandlung Dr. Th. Leimgruber, Vertragsgrundlagen für die Nutzung der Infrastruktur, Zeitschrift 3/2004, S. 59-66

4 Präsentation Prof. R. Freise, Die Haftung gemäß CUI im Seminar des CIT „Internationales Eisenbahnhaftpflichtrecht, Bern, 22.-24.11.2005

Zusammengefasst (und das gilt unabhängig von diesen Meinungsunterschieden): Auch wenn es nicht zu einer Einigung der Parteien über die Haftung für Schäden durch Verspätungen und Betriebsstörungen kommt, bleibt der gesetzliche Anspruch des Beförderers gemäß Artikel 8 § 1 Buchst. c) CUI im vollen Umfang jedenfalls bestehen.

Artikel 9 § 4 CUI

Frage des CIT: „Artikel 8 § 4 CUI erwähnt die „Verspätungen“ zusätzlich zu den Betriebsstörungen, während Artikel 9 § 4 CUI sich lediglich auf die „Betriebsstörungen“ bezieht. Schließt dies ausdrücklich jegliche gesetzliche Haftung der Beförderer für Schäden aus, die den Infrastrukturbetreibern auf Grund von Verspätungen entstehen?“

Antwort: Es trifft zu, dass in Artikel 9 § 4 CUI – im Gegensatz zu Artikel 8 § 4 CUI – nur Betriebsstörungen und nicht Verspätungen erwähnt sind. Der einzige Grund dafür besteht darin, dass davon auszugehen ist, dass Verspätungen nicht im Betriebsbereich der Infrastruktur, sondern im Betriebsbereich der Beförderer vorkommen. Die im Betriebsbereich verschiedener Beförderer entstehenden Verspätungen können jedoch zu Betriebsstörungen beim Infrastrukturbetreiber führen.

Aus den unterschiedlichen Formulierungen in Artikel 8 § 4 und Artikel 9 § 4 CUI darf keineswegs geschlossen werden, dass es den Parteien verboten ist, eine Haftung des Beförderers bei Verspätung zu vereinbaren, etwa für den Fall, dass durch die Verspätung eines Zuges dem Betreiber zusätzliche Betriebskosten erwachsen (z.B. wegen Überzeit seiner Hilfspersonen). Im Gegenteil, die Bestimmungen in Artikel 8 § 4 und 9 § 4 CUI ermöglichen es den Vertragsparteien, sich auf ausgewogene Regeln darüber zu einigen, für welche Schäden im Zusammenhang mit Verspätungen und mit Betriebsstörungen der jeweils anderen Partei gehaftet wird. Durch eine solche Vereinbarung könnten nach Auffassung des Sekretariates der OTIF auch Vermögensschäden des Betreibers abgedeckt werden, die dadurch entstehen, dass er Schadenersatz gegenüber anderen Beförderern gemäß Artikel 8 CUI geleistet hat.⁵

Wenn es nicht zu einer Einigung der Parteien über diese Haftung kommt, bleibt die Haftung des Beförderers gegenüber dem Betreiber auf die in Artikel 9 § 1 Buchst. a) und b) CUI vorgesehenen Fälle (Personen- und Sachschäden) beschränkt. Personen- oder Sachschäden

infolge von Verspätungen oder Betriebsstörungen sind jedoch schwer vorstellbar.

Zusammengefasst: Für Fälle, in denen die Verspätung eines Zuges zu einer Betriebsstörung auf der Infrastruktur führt und dem Infrastrukturbetreiber dadurch Schäden oder Kosten erwachsen, kann eine Haftung des EVU gemäß Artikel 9 § 4 CUI vertraglich vereinbart werden. Ohne eine solche Vereinbarung gibt es keine Haftung des EVU für die Vermögensschäden, die es durch die Verspätung seiner Züge dem Infrastrukturbetreiber verursacht.

Artikel 8 § 1 CUI

Frage des CIT: „Welches ist der Sinn des Ausdrucks „die ihre Ursache in der Infrastruktur haben“ in Artikel 8 § 1 CUI? Deckt dies jegliche Nichteinhaltung der vertraglichen Verpflichtungen des IB (z. B. keine Energieversorgung, während dies in einem gemischten Vertrag zur Nutzung der Infrastruktur und der Versorgung mit Energie vorgesehen war, oder z. B. fehlende Information zu den Besonderheiten einer Strecke, die zu einem schweren Unfall geführt hat)? Diese Frage stellt sich im Übrigen auch für Artikel 9 § 1 CUI, die als mögliche Ursachen der Schäden lediglich die „verwendeten Beförderungsmittel, die von ihm beförderten Personen oder befördertes Gut“ anführen.“

Antwort: Gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 3 Buchst. a) CUI umfasst die Infrastruktur „alle Schienenwege und feste Anlagen, soweit sie für den Verkehr von Eisenbahnfahrzeugen und für die Verkehrssicherheit notwendig sind“. Bei der Annahme dieser Begriffsbestimmung wurde zwar darauf verzichtet, eine in der Gesetzgebung der Europäischen Gemeinschaft bestehende Definition zu übernehmen oder darauf zu verweisen (s. Erläuternde Bemerkungen zu Art. 3, Ziff. 2). Dennoch darf bei einer historischen Auslegung auf die Anlage I Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhaltes der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 des Rates vom 4. Juni 1970 zurückgegriffen werden, an deren Einleitungssatz sich Artikel 3 Buchst. a) CUI anlehnt, ohne die ausführliche Aufzählung zu übernehmen. Entsprechend dieser Quelle dürfte nicht bezweifelt werden, dass z.B. „Anlagen zur Umwandlung und Zuleitung von Strom für die elektrische Zugförderung“ oder „Sicherungs-, Signal- und Fernmeldeanlagen auf freier Strecke, auf Bahnhöfen und Rangierbahnhöfen, einschließlich der Anlagen zur Erzeugung, Umwandlung und Verteilung von elektrischem Strom für das Signalwesen und die Fernmeldeanlagen“ zur Infrastruktur gehören. Durch

⁵ Eine andere Auffassung vertritt Prof. R. Freise, s. Fußnote 4

einen Stromausfall oder durch eine ungenügende Stromversorgung entstandene Schäden sind jedenfalls als Schäden anzusehen, die ihre Ursache in der Infrastruktur haben.

Die Verursachung durch die Infrastruktur bezieht sich in erster Reihe auf die materielle Beschaffenheit der Schienenwege und der dazugehörigen Anlagen. Es ist jedoch auch unbestritten, dass bestimmte Dienstleistungen jedenfalls erbracht werden müssen, um den Verkehr von Eisenbahnfahrzeugen auf einer bestimmten Infrastruktur zu ermöglichen und die Verkehrssicherheit sicherzustellen. Sofern die Nichterbringung oder mangelhafte Erbringung solcher Dienstleistungen einen Schaden gemäß Artikel 8 § 1 Buchst. a), b) oder c) CUI zur Folge hat, darf davon ausgegangen werden, dass der Schaden seine Ursache in der Infrastruktur hat. Dies gilt nicht automatisch für alle Leistungen des Betreibers gemäß Nutzungsvertrag. Der Hauptgegenstand des Nutzungsvertrags und die Hauptleistung des Betreibers besteht in der Zurverfügungstellung der Infrastruktur. Die darüber hinausgehenden Leistungen sind differenziert zu beurteilen, je nach dem, ob sie für den Verkehr von Eisenbahnfahrzeugen oder für die Verkehrssicherheit notwendig sind oder nicht. Insofern als die Informationspflichten des Betreibers diesem Zweck dienen, müssten Schäden, die durch Verletzung solcher Pflichten entstanden sind, als durch die Infrastruktur verursachte Schäden betrachtet werden (so z.B. die Unterlassung einer Information über die Besonderheiten einer Strecke, die zu einem Unfall geführt hat). Rangierleistungen, die der Betreiber erbringt, werden in der Regel wohl eine über diesen Zweck hinausgehende Dienstleistung darstellen, so dass Schäden und Kosten, die dem Beförderer durch mangelhafte Erbringung dieser Dienstleistung entstehen, nicht als durch die Infrastruktur verursachte Schäden betrachtet werden können. Ersatz solcher Schäden und Kosten ist nicht durch eine extensive Auslegung des Artikels 8 § 1 CUI zu begründen. Dies schließt jedoch nicht aus, dass der Betreiber aus einem anderen vertraglichen Grund, z.B. Werkvertrag oder Dienstleistungsvertrag, haftet.

Die Frage könnte sich in gleicher Weise für Artikel 9 § 1 CUI nur stellen, wenn Verletzungen vertraglicher Pflichten des Beförderers an sich allein direkte Personen- oder Sachschäden des Betreibers verursachen können. Das EVU hat für solche Schäden einzustehen, und zwar unabhängig von einer Regressmöglichkeit gegenüber dem Absender der Güter oder der beförderten Person.

Wenn eine Verletzung einer vertraglichen Pflicht des Beförderers (etwa einer Informationspflicht) an sich zu einer Betriebsstörung beim Betreiber führen kann, kann

für diesen Fall eine Haftung des Beförderers nur gemäß Artikel 9 § 4 CUI vereinbart werden.

Zusammengefasst: Die Infrastruktur als Ursache des Schadens umfasst nicht nur alles, was unter die Definition in Artikel 3 fällt, sondern auch die damit verbundenen Bedienung- und Informationsvorgänge insofern, als sie für das sichere Verkehren der Eisenbahnfahrzeuge notwendig sind. Die Haftung wegen mangelhafter zusätzlicher Dienstleistungen richtet sich jedoch nicht nach CUI, sondern nach den Regeln des entsprechenden Vertrags, der in den Nutzungsvertrag eingefügt wurde.

Stand der Arbeiten

Nach dem derzeitigen Stand der Verhandlungen zwischen dem CIT und der RNE, an denen sich auch der Internationale Eisenbahnverband (UIC), die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER), die Europäische Vereinigung der Eisenbahninfrastrukturbetreiber (EIM) und die European Rail Freight Association (ERFA) beteiligen, kann man in Bezug auf die Haftungsbestimmungen Folgendes feststellen: Die Verbände machen in der beabsichtigten Regelung nicht nur von dem in CUI für die Vertragsparteien vorgesehenen Spielraum Gebrauch (s. Art. 4, 8 § 4, 9 § 4, 20), sondern streben eine vertragliche Vereinheitlichung der Haftung weit darüber hinaus an, auch in solchen Bereichen, die außerhalb des Regelungsgegenstandes der CUI liegen und in den nationalen Rechtsordnungen geregelt sind wie Regress bei Entschädigungen an Drittpersonen, Haftung bei zusätzlichen Dienstleistungen und Haftung aus sonstigen Verletzungen vertraglicher Pflichten wie z.B. des Geschäftsgeheimnisses. Es wäre aus legislativer Sicht ratsam, zwischen beiden Regelungsbereichen zu unterscheiden. Es geht nicht nur darum, dass dort, wo die CUI die Haftung abschließend regelt, keine neuen Haftungsbestimmungen geschaffen werden dürfen. Die Abgrenzung ist auch dann von Bedeutung, wenn sich die Frage stellt, ob auf das Landesrecht zurückgegriffen werden darf oder muss. Während in dem Bereich, wo die CUI die Haftung abschließend regelt, kein Platz für die Anwendung des Landesrechtes besteht, gilt in dem anderen Bereich der Vorrang zwingender Bestimmungen des Landesrechtes.

Es sind noch zwei weitere Sitzungen des Ausschusses und zwei Treffen mit der RNE geplant. Die Verbände haben vor, die European GTC in der Fassung, auf die sie sich einigen werden, der Europäischen Kommission um die Mitte des Jahres vorzulegen.

Rechtsprechung

Bundesgerichtshof (Deutschland)

Urteil vom 3. Februar 2005¹

Eine Schadensteilung wegen Mitverschuldens des Versenders unter dem Gesichtspunkt unterlassener Wertdeklaration kommt grundsätzlich nicht in Betracht, wenn der Frachtführer bei einer Nachnahmesendung aufgrund des einzuziehenden Betrags vom Wert des Gutes Kenntnis hat.

Vgl. §§ 422, 425 Abs. 2, § 435 Handelsgesetzbuch (HGB)²

Tatbestand:

Die Klägerin ist Transportversicherer der P. Vertriebs-GmbH. Sie nimmt die Beklagte, die einen Paket-Beförderungsdienst betreibt, wegen des im Jahr 1999 in drei Fällen aufgetretenen Verlusts von Transportgut aus übergegangenem und abgetretenem Recht auf Leistung von Schadenersatz in Höhe von 68.081 DM nebst Zinsen in Anspruch. Bei allen Sendungen war der Warenwert bei den Empfängern im Wege der Nachnahme einzuziehen.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Die Berufung ist im Wesentlichen ohne Erfolg geblieben.

Mit ihrer vom Senat zugelassenen Revision verfolgt die Beklagte ihren Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin beantragt, das Rechtsmittel zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist nicht begründet.

I. Vergebens rügt die Revision, der Beklagten könne nicht der Vorwurf eines leichtfertigen Verhaltens im Sinne des § 435 Handelsgesetzbuch (HGB) gemacht werden. Nach den verfahrensrechtlich nicht zu beanstandenden Feststellungen des Berufungsgerichts führt die Beklagte keine ausreichenden Ein- und Ausgangskontrollen durch. Das begründet den

Vorwurf leichtfertigen Verhaltens (vgl. Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen (BGHZ) 158, 322, 327 ff.; Bundesgerichtshof (BGH), Urteil vom 17.6.2004 – I ZR 263/01, Transportrecht 2004, S. 399, 401; Urteil vom 11.11.2004 – I ZR 120/02, Umdruck S. 11 bis 14).

II. Ebenfalls ohne Erfolg wendet sich die Revision gegen die Beurteilung des Berufungsgerichts, die Klägerin müsse sich im Streitfall das Unterlassen der Wertdeklaration bei den in Verlust geratenen Sendungen nicht als Mitverschulden der Versicherungsnehmerin bzw. der Versenderin anrechnen lassen.

1. Nach der verfahrensfehlerfrei getroffenen Feststellung des Berufungsgerichts hat die Beklagte nicht vorgetragen, dass bei ihr für wertdeklarierte Sendungen ein Kontrollsystem besteht, das den Vorwurf leichtfertiger Vorgehensweise ausschließt. Es kann sonach nicht davon ausgegangen werden, dass die unterlassene Wertdeklaration auf die Schadensfälle tatsächlich Auswirkungen hatte (vgl. dazu BGHZ 149, 337, 355; BGH, Urteil vom 8.5.2003 – I ZR 234/02, Transportrecht 2003, S. 317, 318). Voraussetzung hierfür wäre, dass die Beklagte bei richtiger Wertangabe ihre Sorgfaltspflichten besser erfüllt hätte und es dann zumindest zu einer Verringerung des Verlustrisikos gekommen wäre (vgl. BGH, Transportrecht, 2003, S. 317, 318).

2. Das Berufungsgericht hat im Streitfall den Vorwurf des Mitverschuldens der Versender zudem mit der Erwägung verneint, es habe sich um Nachnahmesendungen gehandelt, so dass der Wert des transportierten Gutes der Beklagten bekannt gewesen sei. Dagegen ist aus Rechtsgründen nichts zu erinnern. Bei der vom Berufungsgericht festgestellten Kenntnis der Beklagten vom Wert der Sendungen kann eine Mithaftung der Versender nicht auf den Vorwurf gestützt werden, nicht auf einen ungewöhnlich hohen Schaden hingewiesen zu haben (§ 254 Abs. 2 Satz 1 Bürgerliches Gesetzbuch [BGB]). Eine Minderung der Schadenshaftung des leichtfertig handelnden Schädigers, der in einem solchen Fall bewusst das Risiko unzureichend gesicherter Beförderung übernimmt, widerspricht auch dem Grundsatz von Treu und Glauben, der in § 254 BGB eine konkrete gesetzliche Ausprägung erfahren hat (vgl. BGHZ 149, 337, 355). Ein nach § 425 Absatz 2 HGB beachtlicher und damit zu einer Mithaftung

1 I ZR 276/02; Vorinstanzen: Oberlandesgericht Düsseldorf, Urteil vom 2. Oktober 2002; Landgericht Düsseldorf

2 Vgl. Artikel 17, 36 und 44 CIM 1980 sowie Artikel 7 § 2 Buchst. d), 23 und 36 CIM 1999

führender Selbstwiderspruch liegt in der Regel vor, wenn der Versender den erheblichen Wert der Sendung dem Frachtführer erstmals nach dem Verlust des Transportguts zur Kenntnis bringt. Ein widersprüchliches Verhalten des Versenders ist dagegen nicht festzustellen, wenn das Gut gemäß einer zwischen den Parteien getroffenen Vereinbarung (§ 422 Abs. 1 HGB) oder einer vom Versender nach Abschluss des Frachtvertrags gegebenen Weisung (vgl. Koller, Transportrecht, 5. Auflage, § 422 HGB, Randnummer 13) nur gegen Einziehung eines Nachnahmebetrags an den Empfänger abgeliefert werden darf. Vergebens beruft sich die Revision insoweit darauf, eine in diesem Zusammenhang gemachte Wertangabe diene nicht dazu, den Frachtführer auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens aufmerksam zu machen. Sie berücksichtigt dabei nicht genügend, dass die Bestimmung einer Nachnahme grundsätzlich eine entsprechende vertragliche Vereinbarung voraussetzt (vgl. § 422 Abs. 1 HGB; Koller am angegebenen Ort, § 422 HGB, Randnummer 11 bis 13) und zudem gemäß § 422 Abs. 3 HGB in jedem Fall für den Umfang der Haftung des Frachtführers von maßgeblicher Bedeutung ist.

[Kostenentscheidung]

(Originaltext unter:
www.bundesgerichtshof.de;
veröffentlicht in: Transportrecht, Hamburg, Heft 5/2005,
S. 208/209)

Sonstige Informationen

Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE)

14. Wirtschaftsforum Teil I

Wien, 23./24. Januar 2006

Das 14. Wirtschaftsforum, Teil I, der OSZE stand unter dem Titel „Transport im OSZE-Bereich: Sichere Transportnetze und Transportentwicklung zur Stärkung der regionalen wirtschaftlichen Zusammenarbeit und Stabilität“ („*Transportation in the OSCE area: Secure Transportation networks and transport development to enhance regional economic co-operation and stability*“). Die OTIF war durch den stellvertretenden Generaldirektor vertreten und lieferte auch einen

schriftlichen Diskussionsbeitrag zum Thema der ersten Plenarsitzung: Die Rolle des Transports zur Förderung der wirtschaftlichen Integration sowohl auf Pan-europäischer Ebene als auch zwischen Europa und Asien“ („*The Role of Transport in fostering economic integration at the pan-European level as well as between Europe and Asia*“) sowie zum Thema der zweiten Plenarsitzung: „Hindernisse und Herausforderungen für die Verkehrsentwicklung - die Rolle der OSZE a) Herausforderungen bei Koordinierung und Kontrolle“ („*Obstacles and challenges to transport development - the OSZE role a) the co-ordination and governance challenges*“).

In diesem schriftlichen Beitrag wurde u.a. die OTIF vorgestellt, über ihre Bemühungen im Bereich der Erleichterung des Grenzübergangs im internationalen Eisenbahnverkehr berichtet und die Bedeutung sowie die politischen und wirtschaftlichen Vorteile von Pilotprojekten in einzelnen Korridoren hingewiesen.

Das Sekretariat der OTIF unterstrich in seinem Beitrag ferner die Bedeutung der Unterstützung aller Bemühungen durch den Privatsektor sowie die Wichtigkeit und die Schwierigkeiten der Bekämpfung von Korruption.

Schließlich wies das Sekretariat der OTIF im Zusammenhang mit Finanzierungsfragen auf das in Ausarbeitung befindliche Eisenbahnprotokoll zum Übereinkommen von Kapstadt hin.

Bei den Tagungsteilnehmern bestand Einverständnis, dass der Verkehr im Interesse der Wirtschaft zu fördern und zu erleichtern ist und damit ein wertvoller Beitrag zur Stabilität und friedlichen Zusammenarbeit der OSZE-Mitgliedstaaten geleistet werden kann. Die Rolle der OSZE im Transportbereich kann bei der Unterstützung der notwendigen Willensbildung auf hoher Ebene, die unerlässlich ist, liegen.

Die Veranstaltung war außerordentlich gut, durch überwiegend sehr hochrangige Delegationen der OSZE-Mitgliedstaaten und verschiedener zwischenstaatlicher und nicht staatlicher internationaler Organisationen besucht.

Der zweite Teil des 14. OSZE Wirtschaftsforums soll vom 22. bis 24. Mai 2006 in Prag stattfinden. Ziel des zweiten Teils ist es, die Umsetzung der bestehenden völkerrechtlichen Instrumente und Verpflichtungen zu überprüfen und Maßnahmen zur Verbesserung vorzuschlagen.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Akademie (VDV) Seminar

Das neue Wagenrecht –
betriebliche und rechtliche Aspekte

Frankfurt am Main, 16./17. März 2006

Die Liberalisierung des europäischen Güterverkehrsmarktes bietet Eisenbahnunternehmen die unterschiedlichsten Möglichkeiten unternehmerischer Betätigung. Um Transporte kundengerecht auf der Schiene durchführen zu können, benötigen die Eisenbahnunternehmen nicht zuletzt das Transportgefäß „Güterwagen“. Ohne geeignete Güterwagen, die den spezifischen Anforderungen genügen, können die Güterbahnen keine adäquaten Leistungsangebote erstellen.

Vor diesem Hintergrund kommt den Änderungen, die das Inkrafttreten des COTIF 1999 mit sich bringen wird, wesentliche Bedeutung zu. Das COTIF 1999 wird voraussichtlich am 1. Juni oder am 1. Juli 2006 in Kraft treten. Der Anhang D, die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV, geben ein gesetzliches Modell vor, das dann gilt, wenn Eisenbahnunternehmen und Wagenhalter nichts Abweichendes vereinbart haben. Im Übrigen entfällt die bisherige Unterscheidung zwischen Privatwagen und bahneigenen Wagen. Auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die über eigenes Rollmaterial verfügen, sind Wagenhalter gemäss COTIF 1999. Den vertraglichen Rahmen zur Ausgestaltung künftiger Verwendungsverträge bildet der „Allgemeine Verwendungsvertrag (AVV)“, der zwischen der UIC und der UIP verhandelt wurde, dessen Vertragsparteien aber die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Wagenhalter sind.

Ziel der Veranstaltung war es, sowohl die Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch die Wagenhalter über die wesentlichen Änderungen, die das COTIF 1999 und die ER/CUV 1999 bringen und alle interessierten Wirtschaftskreise rechtzeitig über den kommenden Allgemeinen Wagenverwendungsvertrag (AVV) zu informieren.

Der stellvertretende Generaldirektor der OTIF nützte die Gelegenheit, in einem einleitenden Referat dem Auditorium das COTIF 1999 in seiner Gesamtheit vorzustellen, auf den Stand des Ratifikationsverfahrens und den vermutlichen Termin des Inkrafttretens einzugehen und auch über die Bemühungen zur Harmonisierung zwischen OTIF-Zulassungsrecht und EU-Recht im Bereich Technik in den Grundzügen zu informieren.

Prof. Dr. Freise stellte das neue Haftungsregime nach den ER/CUV dar und behandelte Fragen im Zusammenhang mit dem Übergang vom historischen „Haftungsabkommen“ zu neuen, marktüblichen Lösungen. Andreas Spiegel, Leiter des Systembereiches Fahrzeuge in der benannten Stelle Interoperabilität beim Eisenbahnbundesamt, referierte über die künftigen Zertifizierungen von Bahnsystemen und Komponenten in Europa, Frau Angelika Brugger, Deutsche Bahn AG, berichtete über den Allgemeinen Verwendungsvertrag als Grundlage der künftigen Zusammenarbeit zwischen Haltern und Güterbahnen und Herr Henri Trolliet, CIT, stellte den neuen Wagenbrief den Teilnehmern des Seminars vor.

Die lebhaften Diskussionen zeugten von großem Interesse am neuen Wagenrecht und am AVV.

Bücherschau

Allégret, Marc, Taïana Philippe, *Transport ferroviaire interne* (Eisenbahnbinnenverkehr), *JurisClasseur Transport*, Heft 640 (11,2005 – Aktualisierung zum 31.7.2005)

Im Heft 640 untersuchen die Autoren im Detail die Frage der Verjährung des Klagerechts bezüglich des Beförderungsvertrags von Gütern, insbesondere im (französischen) Eisenbahnbinnenverkehr, die durch die Bestimmungen des Artikels L. 133-6 (ehemals Artikel 108) des Handelsgesetzbuches geregelt ist.

In diesem Zusammenhang ist allgemein zu bemerken, dass der Artikel L. 133-6 die Landbeförderung (Eisenbahn und Straße) von Gütern sowie die französischen Binnenschiffahrtstransporte regelt. Hingegen findet er keine Anwendung auf See- oder Luftbeförderungen von Gütern.

Das Heft gliedert sich in sieben Teile, die insbesondere die Grundlage der Verjährung und den Verzicht auf Verjährung, den Anwendungsbereich, den Beginn der Verjährung, die Hemmung oder Unterbrechung der Verjährungsfrist, die Rückgriffsklage sowie die Wirkung der Verjährung behandeln.

Obwohl das Heft dem französischen Binnenrecht gewidmet ist, versäumen die Autoren es nicht, Gegenüberstellungen und Vergleiche mit dem internationalen Beförderungsrecht, sei es dem gemäß COTIF 1980 anzuwendenden internationalen Eisenbahnbeförderungsrecht oder dem für andere Verkehrsträger geltenden

internationalen Beförderungsrecht, wie dem Straßen-transport, anzustellen.

So stellen die Autoren fest, um nur ein Beispiel zu nennen, dass bei internationalen Eisenbahnbeförderungen die vom gemäß Beförderungsvertrag Berechtigten schriftlich bei der Eisenbahn eingereichte Reklamation die Verjährungsfrist bis zu dem Tage hemmt, an dem die Eisenbahn die Reklamation durch schriftlichen Bescheid zurückweist und die Belege zurückgibt (Artikel 58 § 3 CIM 1980 – gleichlautende Bestimmung in Artikel 48 § 3 CIM 1999), während dies im Binnenrecht nicht der Fall ist. Tatsächlich hat im französischen Recht die bei der SNCF eingereichte Reklamation weder eine hemmende noch eine unterbrechende Wirkung auf die einjährige Verjährungsfrist gemäß Artikel L. 133-6.

Wie üblich finden die Literatur, die Rechtsprechung und die in der Praxis nützlichen Überlegungen ihren berechtigten Platz in diesem Heft der *JurisClasseur-Reihe*. Der Kommentar zu den betrachteten Vorschriften ist klar dargestellt und Schlüsselpunkte, eine analytische Zusammenfassung sowie ein alphabetischer Index sind im vorangestellt. Dieses von einem der besten Spezialisten des Eisenbahnbeförderungsrechts mitunterzeichnete Heft bestätigt den Ruf dieser Reihe, die ein unentbehrliches Arbeitsmittel für alle im Rechtsbereich tätigen Personen darstellt.
(Übersetzung)

Bidinger, Helmut, *Personenbeförderungsrecht*, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften, fortgeführt von **Rita Bidinger**, unter Mitarbeit von **Ralph Müller-Bidinger**, ISBN 3503008195, Ergänzungslieferungen 2/04, Stand Dezember 2004, und 1/05, Stand Dezember 2005, Erich Schmidt Verlag, Berlin-Bielefeld-München

Das Werk aus dem Jahre 1961, dessen 2. Auflage in Loseblattform aus dem Jahre 1971 der Rechtsentwicklung ständig angepasst wird, umfasst 3'944 Seiten in zwei Ordnern. Einen wesentlichen Teil davon bildet nach wie vor die Kommentierung des deutschen Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in seiner aktuellen Fassung. Gegenstand dieses Gesetzes ist die gewerberechtliche Ordnung für den Straßenverkehr und die damit zusammenhängenden Fragen der Verkehrssicherheit und des Verwaltungsverfahrens.

Die Rechtsprechung, darunter auch zahlreiche unveröffentlichte Entscheidungen, ist umfassend ausgewertet. Ein ausführliches Sachverzeichnis ermöglicht

den schnellen Zugriff auf die jeweiligen Erläuterungen. Eine klare Gliederung sowie die sukzessive Einführung von Randnummern gewährleisten die hohe Benutzerfreundlichkeit des Werkes.

Durch die Ergänzungslieferung 2/04 wird die Kommentierung des PBefG bezüglich dessen Anwendungsbereichs, der Genehmigungspflicht, des Umfangs der erteilten Genehmigung und der Versagung der Genehmigung aktualisiert. Ferner wird auch der Textteil, in dem sich mit dem PBefG zusammenhängende Vorschriften wie z.B. das Fahrpersonalgesetz oder die Kostenverordnung für Amtshandlungen finden, auf den neusten Stand gebracht. Zusätzlich wurde auszugswise das Gesetz über die Statistik der See- und Binnenschifffahrt, des Güterkraftverkehrs, des Luftverkehrs sowie des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßen-Personenverkehrs aufgenommen.

Im Zusammenhang mit neu erlassenen Gesetzen, die primär andere Zwecke verfolgen (Deregulierung, Vorgehen gegen Wettbewerbsbeschränkungen), wurde unter anderem auch das PBefG abgeändert. Diese Änderungen sind in der Ergänzungslieferung 1/05 berücksichtigt. Einen großen Teil dieser Ergänzungslieferung bilden novellierte Gesetze und Verordnungen. Im Hinblick auf die Tatsache, dass gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Bereich des Personenverkehrs auch Gegenstand einer Regelung im PBefG sind, wird der Textteil nun auch um den Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (KOM (2005) 319 endgültig vom 20.7.2005) erweitert.

Der Kommentar zum Recht der Personenbeförderung, dessen Entwicklung seit Jahren in dieser Rubrik verfolgt wird, wird nach wie vor seiner Zielsetzung gerecht, "ein Garant für eine praxisnahe und fundierte Kommentierung des Rechts der Personenbeförderung" zu sein.

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), *Eisenbahnrecht*. Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, Fortsetzungswerk in Loseblattform, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 19. Ergänzungslieferung, Stand 1. Juni 2005

Das Grundwerk ist im Jahre 1994 erschienen (s. Zeitschrift 1/1995, S. 18). Mit kontinuierlichen Ergänzungslieferungen erfolgt nicht nur die notwendige Aktualisierung, sondern auch eine schrittweise Vervollständigung der Texte und Kommentierungen (s. Zeitschrift 3/2005, S. 45). Neben dem Herausgeber wirken rund 20 weitere Autoren mit.

Die Sammlung umfasst vier Bände. Die ersten zwei Bände sind dem Recht der Bundesrepublik Deutschland, der dritte ist dem Recht der einzelnen deutschen Bundesländer und dem europäischen Recht gewidmet; der vierte Band deckt die Kategorien „Internationales Recht“, „Empfehlungen/Vorschriften/Tarife“ und „Sonstiges Recht“ ab. Jeder Band enthält eine alphabetische Schnellübersicht der Gesetze, Verordnungen und sonstigen Vorschriften sowie ein Inhaltsverzeichnis bezüglich der gesamten Sammlung.

In der 19. Ergänzungslieferung werden vor allem die Änderungen berücksichtigt, die durch das Dritte und das Vierte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften im Jahre 2005 erfolgt sind und mit denen die Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG in Deutschland umgesetzt wurden. Den umfangreichsten Teil dieser Ergänzungslieferung bildet die Neufassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes mit den Erläuterungen von Urs Kramer, die überarbeitet und erweitert wurden (insgesamt 225 Seiten). Weitere Teile der Sammlung sind durch die Änderungen in einem geringeren Maß betroffen.

Im Teil D – Internationales Recht – wird auch der Text des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999 (Protokoll von Vilnius) abgedruckt. Die 19. Ergänzungslieferung enthält die Erläuterungen von Wolfgang Kunz zu den Anhängen F (Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist – APTU) und G (Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird – ATMF). Die Tatsache, dass der erste Schritt, welcher der Veröffentlichung des bloßen Übereinkommenstextes folgt, die Kommentierung der beiden technischen Anhänge ist, entspricht offenbar einem besonderen Informationsbedürfnis in diesem Bereich und ist insofern zu begrüßen. Es ist jedoch festzustellen, dass die Erläuterungen sich weitgehend darauf beschränken, den Bericht des Zentralamtes über die Revision des COTIF und die Erläuternden Bemerkungen zu den von der 5. Generalversammlung

angenommenen Texten (Dokument AG 5/6)¹ wiederzugeben, leider ohne entsprechende Quellenangabe.

Das „Eisenbahnrecht“ entwickelt sich in eine umfassende Sammlung der Vorschriften über die vielfältigen Rechtsbeziehungen im Eisenbahnwesen und wird zu einem praktischen Arbeitsbehelf für Eisenbahnfachleute.

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3116/2006, p. 88/89 – Transport Fer-terre. Statut juridique (M. Tilche)

Idem, n° 3118/2006, p. 119-122 – « Sous-traitance » et commission : inséparables (M. Tilche)

Idem, n° 3121/2006, p. 179 – CMR. Transporteurs successifs (M. Tilche)

Idem, n° 3122/2006, p. 195/196 – Transport de conteneurs. Source de problèmes (M. Tilche)

CIT Info, Berne, N° 1/2006, p. 2-4 – De l'Atlantique à l'Oural avec un seul document de transport : la lettre de voiture CIM/SMGS / Vom Atlantik zum Ural mit einem einzigen Beförderungsdokument: dem Frachtbrief CIM/SMGS / From the Atlantic to the Urals with a single transport document: the CIM/ SMGS consignment note (H. Trolliet, E. Evtimov) ; p. 5/6 – Affaire IATA/ELFAA : l'arrêt de la CJCE délimite clairement les domaines d'application du droit communautaire dérivé et de la Convention de Montréal / Das Urteil des EuGH zur Abgrenzung der Regelungsbereiche des sekundären EG-Rechts und des Montrealer Übereinkommens / The judgment of the ECJ on the boundary between the regulatory scope of secondary community law and the Montreal Convention

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 17/2006, S. 11 – Instandhalten statt haften. Neues Eisenbahnrecht COTIF 1999 bringt Wagenhaltern ein eher geringes Verschuldensrisiko (S. Lohmeyer)

1 S. www.otif.org, Veröffentlichungen, COTIF (3.6.1999), Erläuternde Bemerkungen zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF

European Transport Law/Droit européen des transports, Antwerpen, N° 6/2005, p. 801-809 – Aktivlegitimation und Regressverfolgung in Deutschland, dargestellt am Beispiel der CMR (K.-H. Thume); p. 811-822 – Aktivlegitimation und Regressvoraussetzungen betreffend Transport- und Versicherungsrechtliche Ansprüche nach österreichischer Rechtslage und Rechtsprechung (W. Walch)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 12/2005, S. 32-33 und Nr. 1/2006, S. 31-34 – Fragen + Antworten. Arbeiten an den ADR/RID/ADN-Änderungen für 2007 erfolgreich beendet – Ergebnisbericht (J. Conrad)

Idem, Nr. 2/2006, S. 32-34 – Abschied vom Tarif (J. Conrad)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 2/2006, S. 45-49 – Versicherungen des gewerblichen Eisenbahnverkehrs (R. Freise)

Uniform Law Revue/Revue de droit uniforme, Rome, Unidroit, 2005-4, p. 785-823 – Rescuing the Rome Convention of 1952 : Six Decades of Effort to Make a Workable Regime for Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties (M. Jennison)

Zeitschrift der OSShD, Warschau, Nr. 1/2006, S. 17-20 – Nutzung der Eisenbahn-Korridore für weitergehende Erleichterungen beim Grenzübertritt (S. Schimming)